

# **LA COYUNTURA ECONOMICA DE LA PESCA EN EL AMPURDAN**

**POR JESUS OLMEDILLA MARTINEZ**



# I

## APORTACION DE LA PESCA A LA DIETA ALIMENTICIA PROVINCIAL

A pesar de ser la provincia de Gerona una región dotada de recursos agrícolas importantes y variados, la actividad pesquera dentro de sus límites administrativos constituye una notable contribución a sus necesidades alimenticias. La provincia no es, desde luego, autosuficiente en este terreno pero alcanza a cubrir una parte substancial de esas necesidades. Si consideramos que el consumo anual de pescado por habitante debe oscilar alrededor de los 20 kilos, las capturas de la flota pesquera provincial alcanzan a las masas de población que reflejamos en el cuadro núm. 1.

### CUADRO NUM. 1

Población abastecida por la flota pesquera de Gerona

Años	Habitantes
1960	178.335
1961	202.655
1962	232.255
1963	301.931
1964	311.475

Como la población provincial es de unas 365.000 personas, puede darse como válida una cifra de autoabastecimiento pesquero del orden de un 70 a un 75 por ciento, como promedio.

Es más que probable que estos datos constituyan una sorpresa para el hombre corriente habituado a pensar que la pesca aquí es poco menos que una actividad marginal o una pincelada colorista en el paisaje de las playas de la Costa Brava. Puede verse, sin embargo, que se trata de un renglón económico no exento de interés al que afectan, en estos momentos, algunos problemas delicados.

Pero antes de exponerlos, aunque sea sumariamente, conviene dar al lector algunos datos numéricos complementarios, que ayuden a situar el tema.

Un barco de arrastre de tipo medio, con una potencia instalada a bordo de unos 100 C. V. y 35 toneladas de registro, tripulado por 6 ó 7 hombres proporciona una dieta alimenticia de 20 kilos por habitante y año a unas 2.500 personas. Esto significa a su vez, obviamente, que un pescador abastece a unas 350 ó 400 personas, dato no demasiado explícito en sí mismo pero que adquiere una considerable significación si se piensa que en nuestro país un agricultor alcanza a producir lo necesario para alimentar a unas 8 personas. Aun cuando la dieta pesquera es un renglón relativamente modesto de la dieta alimenticia general, salta a la vista que dentro del sector primario (agricultura y pesca) es esta última la que contribuye de modo más eficiente a mejorar la productividad conjunta del sector y que es, por ello mismo, indispensable.

En lo que se refiere concretamente a la provincia de Gerona, dos factores contribuyen a dar a la actividad pesquera un relieve singular dentro de la modestia de las cifras en que se mueve. Por una parte, desde el punto de vista de la producción el hecho de que se capturen especies de alto valor por kilo (sobre todo la gamba) y por otra, desde el punto de vista del mercado, el hecho de que en verano se crea una importante demanda adicional de gustos relativamente refinados (turismo). La combinación de estos dos factores parece constituir una base suficientemente estable como para asegurar la permanencia de la flota pesquera provincial y una rentabilidad decorosa a las inversiones.

## II

### LA MODERNIZACION DE LA FLOTA PESQUERA

Al finalizar el año 1965 puede darse por finalizado en la flota útil de la provincia, es decir, en la flota con más de 20 TRB, un proceso de modernización que se ha orientado en tres direcciones fundamentales: sustitución de las redes de cáñamo por redes de nylón, equipamiento de los barcos con detectores de peces (radares

de pesca) y sustitución de algunos motores anticuados y poco potentes por otros que mejoran sensiblemente la relación C. V. I./T. R. B. en algunas unidades. Esto quiere decir que el nivel tecnológico de la flota es aceptable dentro de las exigencias corrientes en la pesca de litoral. Comparativamente hablando, incluso puede afirmarse que la flota de Gerona figura entre las mejor utilladas de la costa mediterránea española.

La edad media de los barcos de más de 20 TRB era en 1962 la siguiente:

Distrito	Menos de 10 años		De 10 a 20		De 21 a 30		Más de 30	
	N.º bs.	TRB	N.º bs.	TRB	N.º bs.	TRB	N.º bs.	TRB
San Feliu	4	160	5	165	—	—	—	—
Palamós	8	357	11	334	4	158	—	—
Rosas	12	515	7	237	—	—	—	—
P. de la Selva	—	—	2	43	—	—	1	21

Fuente: "Estadística de Pesca 1962", de la D. G. de Pesca Marítima.

Expresada en porcentajes la edad de la flota se distribuye como sigue:

Años de edad	% sobre total flota
Menos de 10	51,8
De 10 a 20	39,1
De 20 a 30	7,9
Más de 30	1,0

En cambio, la flota pesquera mecánica provincial menor de 20 TRB estaba en la misma fecha mucho más envejecida, como se observa por los porcentajes que se exponen a continuación:

Años de edad	% sobre total flota
Menos de 10	26,3
De 10 a 20	42,2
De 20 a 30	27,4
Más de 30	3,9

afectando esta situación a una flota que supone un desplazamiento conjunto de 1.638 toneladas frente a las 1.990 de la flota de más de 20 TRB.

Promediando los dos sectores, es decir, tanto los barcos de menos como los de más de 20 TRB se obtiene la situación siguiente, que juzgamos útil comparar con la del conjunto de la flota pesquera española :

Años de edad	% flota Girona	% flota española
Menos de 10	40,3	46,0
De 10 a 20	40,5	32,3
De 20 a 30	16,9	10,1
Más de 30	2,3	11,6

Fuente: "Estadística de Pesca 1962", de la D. G. de Pesca Marítima y "Plan de Desarrollo".

Se observa por tanto que el conjunto de la flota española ha sido objeto en fecha reciente (a partir sobre todo del año 1957) de una modernización mayor que la flota pesquera provincial, lo que no tiene nada de extraño si se piensa que entre 1957 y 1961 ésta fue vapuleada por un conjunto de circunstancias adversas (disminución en la cifra de capturas, presión fiscal exorbitante, crisis de personal en las tripulaciones, etc.).

La realidad es pues que en los próximos años habrá de continuarse el proceso de modernización de las unidades pesqueras en la provincia a un ritmo esforzado que permita recuperar el retraso de la última década. Sin embargo este proceso se enfrenta a un conjunto de circunstancias y de datos de signo radicalmente nuevo, haciendo que las opciones de los armadores sean menos diáfanas que de ordinario.

### III

#### LAS OPCIONES DE LOS ARMADORES

En circunstancias económicas normales las decisiones de los empresarios se asientan sobre un conjunto de datos que proporciona la administración empresarial. Pero hay ocasiones en las que es preciso tener en cuenta magnitudes macroeconómicas de difícil percepción por los canales habituales de información de las empresas. Este caso no es infrecuente y más bien constituye una regla

general en las economías en trance de desarrollo, como la española. La reciente crisis agrícola es un ejemplo de situaciones como la descrita. En el período comprendido entre 1960 y 1964 la productividad de las empresas agrarias en nuestro país era muy superior a la que tenían 10 años atrás. La mecanización del campo había alcanzado tasas de crecimiento espectaculares, la selección de semillas había elevado considerablemente los rendimientos por hectárea y la adaptación al progreso tecnológico seguía un ritmo sostenido. Incluso en 1963 se obtuvo probablemente la mayor cosecha del siglo.

Y sin embargo la rentabilidad de las empresas agrarias ha sido casi nula en los últimos años frente a la decorosa rentabilidad de la década de los 50. ¿Cómo puede explicarse esta situación? Es inútil tratar de encontrarla al nivel, exclusivo, de la propia empresa agraria. En rigor, la crisis agrícola fue motivada por decisiones tomadas fuera del ámbito del sector agrario que dieron lugar a un crecimiento fulgurante de los sectores industrial y de servicios. Esto provocó traslados masivos de población desde la agricultura a los sectores más pujantes, distorsionando completamente los costes de producción y afectando por último a la propia rentabilidad de las explotaciones.

No cabe duda que el empresario agrícola, como tal, no es responsable en tales casos del fracaso de su empresa.

Pues bien, si el desarrollo económico, al crear oportunidades nuevas ha colocado a la agricultura en una zona de marginalidad, no ha ocurrido, hasta el momento, lo mismo en la otra gran zona de actividades primarias que es la pesca. En su conjunto la pesca, lo mismo la de altura que la de litoral, se ha comportado como un sector expansivo aunque las tasas de crecimiento no hayan sido las mismas en los distintos tipos de pesca. Y en esto reside la novedad de la situación que contemplan los armadores, en el tirón que dentro del sector supone un hecho nuevo, absolutamente dramático dentro del litoral: la aparición del pescado congelado que en cantidades crecientes aporta la flota de gran altura.

¿Cómo se comportarán los precios del pescado fresco a medida que se extienda el consumo de pescado congelado? ¿Estamos en el umbral de una “guerra de los pollos” entendida como “guerra del pescado congelado”? Y, en tal supuesto, ¿qué rentabilidad cabe esperar de la flota de litoral ya existente o de las unidades que se proyectan para modernizarla?

El armador se encuentra absolutamente huérfano de información "creditable" porque opera sobre un conjunto de datos de difícil medida e interpretación, resbala en realidad sobre gustos y opiniones personales.

El Plan de Desarrollo, por ejemplo, hace una proyección de la demanda de pescado hasta 1967 pero al calcular (1) el consumo nacional probable de pescado fresco engloba en un solo capítulo el pescado fresco, el refrigerado y el congelado. El incremento de pesca capturada preciso según el Plan es de 64.000 Tm. en 1964, 66.000 en 1965, 71.000 en 1966 y 76.000 en 1967. Ahora bien, la flota congeladora aporta ya en 1965 unas 102.000 Tm., espera obtener en 1966 unas 200.000 y llegar en 1967 a 315.000 Tm. (2).

Parece indudable que manteniendo la capacidad de captura de la flota litoral rigurosamente estable deben producirse excesos de oferta de 36.000 Tm. en 1965, 63.000 Tm. en 1966 y 102.000 en 1967. De hecho, por otra parte, este exceso de oferta se ha manifestado ya en el momento de escribir estas notas por cuanto existen sin vender unas 25.000 Tm. de pescado congelado, y es manifiesto el desasosiego y el nerviosismo de los armadores afectados.

En el momento presente, cuando la flota congeladora aporta de un 8 a un 10 por ciento de la cifra total de capturas, el mercado ha respondido de una forma original: creando dos precios paralelos, uno para el pescado fresco con precios sostenidos y ligera tendencia al alza y otro para el pescado congelado con precios tres y cuatro veces inferiores e indicios de saturación.

El primer "round", por tanto, ha sido claramente desfavorable para el pescado congelado.

¿Ocurrirá lo mismo cuando las capturas representen más de un 20% de la cifra total como está previsto al final del Plan de Desarrollo?

La opinión de los armadores del Mediterráneo, a juzgar por sus proyectos, es la de que las cosas seguirán como están hoy. Pero evidentemente el futuro no es nunca bien conocido por los hombres.



#### IV

### EL TAMAÑO Y LA POTENCIA DE LAS EMBARCACIONES

Nos movemos aquí entre unos datos mucho más seguros, de percepción inmediata y accesibles prácticamente a la inmensa mayoría de los empresarios.

En lo que respecta a la costa de Gerona y, en general, al Mediterráneo, en la década de los años 50 se consideraba como tipo normal de embarcación de arrastre la de 10 a 35 toneladas equipada con motores de 50 a 120 C. V. de potencia efectiva. Este tipo de barco gozaba de un asentimiento general, tanto por parte de los armadores como de las Autoridades y los técnicos relacionados con la pesca. Por el mantenimiento del tamaño y potencia de los buques a esos niveles se pronunció el Congreso Nacional de Pesca celebrado en Madrid en 1954, coincidiendo con este criterio el de la Ponencia de Pesca del V Pleno del Consejo Económico Sindical de Gerona celebrado en julio de 1955 (3). Se alegaban, en favor del equilibrio existente, tanto razones técnicas como de protección y conservación de los fondos marinos, de indudable interés.

Sin embargo, al final de la década de los años 50 el problema de la rentabilidad de los barcos que había permanecido como soterrado salió bruscamente a la superficie llevado de la mano por dos acaecimientos de signo devastador para la economía de los armadores. En 1957 se desata sobre los barcos de pesca una fiscalidad desorbitada que choca violentamente con la ausencia de impuestos característica del período inmediatamente anterior. Y a partir de 1958 se flexa hacia abajo la curva de capturas de pescado alcanzándose en 1960 un nivel mínimo que comporta pérdidas generales. El resultado es que en Rosas, por ejemplo, la flota de arrastreros que contaba en 1958 con unas 30 unidades descendió en 1962 a solo 21. Se imponía por tanto una reorganización que pusiera el acento en el incremento de la productividad.

Desde este ángulo visual el rendimiento de la flota de Gerona medido en Tm. de pescado desembarcado por toneladas de registro de barco es sumamente bajo.

Según el Plan de Desarrollo el conjunto de la flota nacional se comporta del modo que señala el cuadro núm. 2.

#### CUADRO NUM. 2

Años	Rendimientos
	(en Tm. de pescado por TRB de barco)
1957	2,50
1958	2,44
1959	2,76
1960	2,63
1961	2,60

Fuente: Plan de Desarrollo.

En cambio, el rendimiento de la flota de Gerona es el que resulta del cuadro núm. 3.

#### CUADRO NUM. 3

Años	Rendimientos de la flota de Gerona
	(en Tm. de pescado por TRB de barco)
1960	0,99
1961	1,13
1962	1,13

La productividad de la flota local es notoriamente inferior a la de la flota nacional, casi apenas el 40 % de ésta.

Importa sin embargo analizar cual es el tipo de barco que, de acuerdo a su tamaño, obtiene un rendimiento mayor. Una investigación realizada por nosotros entre 20 arrastreros con base en Rosas da los resultados que recogemos en el cuadro núm. 4, en el que los barcos se clasifican según su tamaño y según las cifras de captura del año 1964.

#### CUADRO NUM. 4

Rendimientos por TRB de barco en Rosas (1964)			
TRB	Número de barcos	Captura en TM	TM de pescado por TRB
20	6	150,98	1,25
30—35	3	107,98	1,05
40—45	9	381,09	0,95
50—55	2	99,85	0,95

Se aprecia claramente que la elevación del tonelaje de los arrastreros por encima de las 35 toneladas de registro se traduce en un declive de la productividad, aunque no excesivamente pronunciado.

Sin embargo, el análisis del rendimiento desde el punto de vista exclusivo de las toneladas de registro bruto no es demasiado significativo. Nos da, ciertamente, una primera aproximación sobre el tipo de buque más rentable pero esto es suponiendo que la relación C. V. instalados/TRB se mantenga constante. Hay que ver qué sucede cuando esa relación se altera, es decir cuando se aumenta por ejemplo la potencia del motor instalado a bordo manteniendo el arqueo de la embarcación, situación que examinamos en el cuadro número 5.

#### CUADRO NUM. 5

Análisis de los rendimientos por TRB en función de la potencia instalada

TRB	Relación C.V.I./T.R.B.	TM de pescado por TRB
20	2,5	1,16
20	5,0	1,50
30—35	2,1	1,12
30—35	2,7	1,16
40—45	1,6	0,70
40—45	4,2	1,47
50—55	3,0	0,96
50—55	3,4	1,10

Los datos tenidos en cuenta para la investigación reflejada en el cuadro núm. 5 son los siguientes: operamos sobre las mismas unidades registradas en el cuadro núm. 4 pero se han escogido en cada grupo los barcos que presentan la relación CVI/TRB polarmente opuesta, o sea, la mayor y la menor dentro del grupo en que el barco ha sido clasificado según su tamaño.

Esto significa que, en principio, es posible aumentar la productividad de los barcos de arrastre ya existentes mediante la instalación a bordo de motores de mayor potencia proceso que ha empezado a manifestarse claramente en todo el litoral ampurdanés. A facilitar esta evolución contribuyen las nuevas técnicas de construcción de motores marinos que permiten obtener potencias mucho más elevadas con menor peso y, por tanto, alojar los nuevos motores en embarcaciones proporcionalmente más reducidas.

Parece pues que el "status quo" de los años 50, o sea, la embarcación de 10 a 35 Tm. y motor de 50 a 120 C. V. está definitivamente superado hoy dibujándose una nueva situación de equilibrio en torno a embarcaciones de 40 a 70 Tm. y motores de 200 a 400 C. V.

El tamaño de los barcos, por tanto, crecerá proporcionalmente mucho menos que el tamaño de los motores.

Como es natural un proceso de esta naturaleza necesita ser corregido mediante la reducción del número de embarcaciones si no se quiere poner seriamente en peligro la estabilidad de los fondos marinos practicables.

Además, hay que prestar atención al comportamiento decreciente de la productividad en función de la potencia instalada. El pescador propende a desear barcos con grandes motores por razones no estrictamente técnicas sino de puro prestigio personal. Los éxitos que inicialmente comporta el cambio de motor quedan anulados cuando el competidor se enrola en la carrera de las potencias.

Sin ánimo de enfriar los entusiasmos de los armadores, me parece oportuno recordar aquí que el costo del gas-oil y del aceite de engrase se sitúa alrededor del 10 por ciento de la cifra de capturas en condiciones normales pero puede representar porcentajes mucho más elevados en los ciclos de crisis. Y además que, hoy por hoy, según se desprende del cuadro núm. 6 la productividad por C. V. es claramente decreciente a partir de los 75 C. V.

#### CUADRO NUM. 6

Productividad por C. V. en arrastreros de Rosas (año 1964)

Potencia	Número de barcos	Cifra de captura en pts.	Pts. por C.V.I.
60—65	4	2.813.914	12.506
70—75	3	2.929.159	13.314
100	5	5.526.540	11.053
150	3	4.190.994	9.313
200	1	1.993.637	9.968

Aunque no existen experiencias directas, es más que probable que en torno a los 300 y más en los 400 C. V. se produzcan caídas espectaculares en el rendimiento por unidad de potencia que afecten incluso a la rentabilidad de la embarcación.

## V

### LAS TRIPULACIONES

A partir de 1960 se observa una clara y constante reducción de la mano de obra empleada en la pesca, en toda la provincia.

El número de tripulantes inscritos en los 4 distritos de la provincia de Gerona fue en 1960 de 2.289 y pasó en 1961 a 2.189 y en 1962 a 2.009, con una tasa de disminución anual del cinco por ciento, aproximadamente. El fuerte tirón de la construcción y de las industrias turísticas, junto con una coyuntura depresiva en el sector pesquero, hicieron posible esta disminución del personal empleado a bordo, que debe continuar en los próximos años.

El coeficiente toneladas de producción/personal empleado a bordo fue en 1962 de 2,1 y debe andar en 1965 alrededor de las 4 toneladas. Pero hay que tener en cuenta que motivos climatológicos principalmente hacen que el número útil de días de pesca sea inferior a los días laborables del año por lo que hay que multiplicar aquellas cifras por un coeficiente 1,3 que nos daría la productividad por pescador a tiempo completo situándola en definitiva en 1965 en unas 5,2 toneladas como promedio de la flota. Este promedio resulta muy bajo debido a la gran cantidad de embarcaciones todavía en activo de menos de 20 toneladas de registro.

El promedio general de la flota española es de 10,1 toneladas y el de las principales flotas europeas de unas 30 toneladas por pescador.

De todos modos, la mera comparación de estos datos no debe impresionar demasiado.

Existe, en primer término una posibilidad a plazo corto de incrementar fuertemente los rendimientos por pescador en la flota provincial si la modernización que se proyecta va acompañada de los indispensables desguaces. Y en segundo lugar juega a favor de la flota de Gerona el hecho de que los crustáceos (gamba, cigala, etcétera) son una de las bases principales de su actividad y que su cotización por kilo alcanza cotas altísimas, especialmente durante

el verano, lo que compensa ampliamente el menor peso de los desembarcos.

No parece haber planteado, a corto plazo, un problema de escasez de pescadores en el ámbito provincial. Pero sí puede llegar a haberlo de personal especializado, es decir, de las llamadas “partes técnicas”, patrones y motoristas sobre todo.

La creciente complejidad de los motores y de los mecanismos de a bordo requieren una evidente especialización que está por completo descuidada. No existe más escuela que la práctica a bordo de las embarcaciones.

Creemos que la Universidad Laboral de Tarragona por su ubicación en el centro geográfico de la región pesquera Tramontana debería prestar a la formación profesional de patrones y maquinistas de pesca una atención destacada.

## VI

### RECURSOS FINANCIEROS

En la situación actual de la flota pesquera de la provincia debe ser desguazado en un plazo de 2 a 3 años como máximo, un conjunto de embarcaciones con más de 25 años de edad que representan un tonelaje de aproximadamente 400 TRB.

Estos barcos podrían ser sustituidos por unas 6 0 7 unidades de unas 50 a 60 toneladas y motores de 300 a 400 C. V. cada una. El coste de estas nuevas unidades sería del orden de 35 a 40 millones de pesetas. Es evidente que la precaria tesorería de los armadores no puede hacer frente a un desembolso de esta naturaleza.

La financiación con cargo al crédito oficial es absolutamente imposible en los momentos actuales porque se ha dado una preferencia a mi juicio excesiva a la construcción de barcos congeladores y no quedan recursos sobrantes para subvenir a las necesidades de la flota de litoral. Sin embargo, una financiación oficial del 50% del coste representaría tan solo unos 18 ó 20 millones cuya utilidad a plazo corto es indudable.

Con cargo a créditos bancarios normales habría que financiar un 25% de ese coste, o sea, unos 8 ó 10 millones de pesetas. Pero la banca operante en el país es absolutamente alérgica a los negocios pesqueros, sin que se sepa muy bien la razón de este modo de actuar.

Finalmente, el otro 25% del coste podría proporcionararlo la propia flota actual por el procedimiento de autofinanciación, de acuerdo con las previsiones generales que a este respecto establece el Plan de Desarrollo.

Las necesidades de modernización de la flota ya en servicio son difíciles de valorar pero parece que si se mantuviera la actual coyuntura favorable en las capturas, de un modo u otro serán cubiertas.

Tal vez sean las Cajas de Ahorro por su propia naturaleza las llamadas a resolver los problemas financieros prácticamente modestos de un sector de la economía provincial poco conocido y bastante maltratado.

- (1) Cfr. "Plan de Desarrollo Económico y Social, 1964 a 1967", Madrid, 1963, p. 192.
- (2) Declaraciones del Director General de Pesca Marítima a la Agencia Cifra, Madrid, diciembre de 1965.
- (3) Vid. "Ponencias y Conclusiones" del V Pleno del C.E.S.P., Gerona, 1952. p. 18.